



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 159]

नई दिल्ली, बुधवार, अक्टूबर 9, 2003/आश्विन 17, 1925

No. 159]

NEW DELHI, THURSDAY, OCTOBER 9, 2003/ASVINA 17, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 3 अक्टूबर, 2003

सं. टीएमपी/29/2003-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा अपनी नई कर्षनीका "भारतियार" के लिए भाड़ा प्रभार निर्धारित करने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास के प्रस्ताव को, संलग्न आवेशानुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएमपी/29/2003-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(सितम्बर 2003 के 10 वें दिन पारित)

यह प्रकरण अपनी नई कर्षनीका "भारतियार" के लिए भाड़ा प्रभार निर्धारित करने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है :

2.1. सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातें बताई हैं :-

- (i) 20.20 करोड़ रुपये की लागत से एक नई कर्षनीका "भारतियार" खरीदी गई है जो कर्षनीकाओं "पलनी" और "मणि" के पुरानी और अप्रचलित होकर बाहर हो जाने से उनके स्थान पर खरीदी गई है।
- (ii) 45 बोलार्ड शक्ति की नई कर्ष नीका निष्क्रिय घोषित की गई नीकाओं से श्रेष्ठ हैं और पत्तन के बेड़ों और जलयानों की कार्यक्षमताओं को बढ़ाएगी।
- (iii) इसकी प्रचालनीय और अनुसूचन लागत के आधार पर प्रति घंटा या उसके भाग का भाड़ा प्रभार विदेशगामी जलयानों के लिए 915.15 अमरीकी डालर और तटीय जलयानों के लिए रु. 30,200.00 प्रस्तावित किया गया है।

2.2. इस पृष्ठभूमि में, सीएचपीटी प्राधिकरण से विदेशगामी जलयानों के लिए 915.15 अमरीकी डालर प्रति घंटा या उसका भाग और तटीय जलयानों के लिए रु. 30,200/- प्रति घंटा या उसका भाग के लिए अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीएचपीटी प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था। उपयोगकर्ताओं द्वारा भेजी गई टिप्पणियाँ सीएचपीटी को फीड बैक सूचना के रूप में भेजी गई थीं।

4. सीएचपीटी ने पत्तन उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों का उत्तर दिया है। सीएचपीटी द्वारा निर्मित बिन्दुओं का संक्षिप्त रूप निम्नानुसार है :-

- (i) हिन्दुस्तान चैम्बर ऑफ कामर्स की टिप्पणियों पर

- (क) चैम्बर ने सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव से सहमति व्यक्त की है और टीएमपी से उसे अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया है।

(ii) भारतीय नौवहन निगम लिमि., दि कन्टेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन, दितमिल चैम्बर ऑफ कॉमर्स और इंडियन शिप ओनर्स एसोसिएशन की टिप्पणियों पर

- (क) प्रचालनीय लागत का विवरण इस प्रकार है - ईंधन की लागत रु. 1,32,40,000/- और लुब्रीकेन्ट्स की लागत रु. 6,15,219/- दोनों का योग रु. 1,38,55,219/- रु. 1,03,95,504/- की श्रमिक लागत प्रचालनीय आवश्यकताओं के अनुसार है।
- (ख) अनुरक्षण लागत के बारे में - रु. 30,00,000/- की सामग्री लागत 32 टी बोलाईकर्स कर्बनोकाओं के अनुरक्षण के विषय में वर्तमान डाटा के आधार पर अभिकलित की गई है और रु. 18,11,208/- की श्रमिक लागत का प्रचालनीय आवश्यकताओं के अनुसार अनुमान लगाया गया है।
- (ग) पर्यवेक्षण प्रभार की गणना, मंडल के संकल्प सं. 214, दिनांक 23.12.1981 के अनुसार प्रचालनीय और अनुरक्षण लागत के कुल योग के 40% की दर से अभिकलित की गई है।
- (घ) मण्डारण प्रभार भी मंडल के संकल्प सं. 214, दिनांक 23.12.1981 के अनुसार अभिकलित की गई है।
- (ङ.) मूल्य ह्रास, वर्तमान लेखा प्रक्रिया के अनुसार सरल रेखा आधार पर पूंजी लागत पर आंका गया है।
- (च) लगाई गई पूंजी पर प्रति आय, टीएएमपी के मार्ग निर्देशों के अनुसार 18.5% की दर से लगाई गई है।
- (छ) ली गई पालियों की कुल संख्या 2.8.2001 से 31.7.2002 के बीच की अवधि में कर्बनोका "भारतियार" के प्रचालन के घंटों की वास्तविक संख्या के आधार पर है।

(iii) चेन्नई और एन्नोर पोर्ट स्टीमर एजेन्ट्स एसोसिएशन की टिप्पणियाँ.

चेन्नई और एन्नोर पोर्ट स्टीमर एजेन्ट्स एसोसिएशन की टिप्पणियों पर कुल लागत के साथ मेल बैठाने के साथ-साथ विदेशगामी और तटीय जलयानों में भेद स्पष्ट करते हुए अर्थात् क्रमशः 100% और 70%, दोनों प्रशुल्कों को स्थान देने हेतु प्रभारों के विषय में अतिगणना को युक्तिसंगत स्तर तक नीचे लाया गया है। उपयोग किए जाने के लिए प्रस्तावित कर्बनोका के घंटों की कुल संख्या 3032 होती है और उसी को विदेशगामी जलयानों के लिए 85% और तटीय जलयानों के लिए 15% संशोधित दर, विदेशगामी जलयानों के लिए 672 अमरीकी डालर और तटीय जलयानों के लिए रु. 22,165/- आती है।

5. 7 अगस्त, 2003 को सीएचपीटी परिसर में इस प्रकरण की एक संयुक्त सुनवाई रखी गई थी। उस संयुक्त सुनवाई में सीएचपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपना-अपना पक्ष रखा।

6. संयुक्त सुनवाई के बाद हिन्दुस्तान चैम्बर ऑफ कॉमर्स (एचसीसी) यह दर्शाते हुए अपना लिखित पक्ष रखा कि उसे पत्तन के प्रस्ताव पर कोई आपत्ति नहीं है।

7.1. प्रस्ताव की प्रारम्भिक छानबीन के पश्चात् सीएचपीटी से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था।

7.2. इसके उत्तर में सीएचपीटी ने निम्नलिखित बातें प्रस्तुत की :-

- (i) चेन्नई पत्तन न्यास के पास केवल एक 45 टी बोलाई पावर कर्बनोका भारतियार है। इसलिए तुलना के लिए इस समय, 45 टी कर्बनोका के लिए कोई दर नहीं है।
- (ii) कर्बनोकाओं के बारे में सरकार के कोई उपयोगिता मानदण्ड नहीं हैं।
- (iii) प्रस्तावित माड़ा प्रभारों में कोई बीमा लागत शामिल नहीं है क्योंकि सीएचपीटी ने उपकरणों की आकस्मिक आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए सामान्य बीमा कोष नाम से एक अलग कोष बना रखा है।
- (iv) विदेशगामी जलयानों और तटीय जलयानों के लिए दरों में उचित अन्तर बनाए रखते हुए माड़ा-प्रभार में संशोधन किया गया है। लगी हुई पूंजी पर 17.5 % की दर से आय पर विचार करते हुए माड़ा प्रभारों की समीक्षा की गई और उनमें संशोधन किया गया है।
- (v) पालियों की कुल संख्या 3032, दिनांक 2.8.2001 से 31.7.2002 तक की अवधि में कर्बनोका भारतियार के प्रचालन के घंटों की वास्तविक संख्या पर आधारित है।
- (vi) प्रचालनीय लागत का विवरण निम्नानुसार है :-

(क) सामग्री की लागत

- ईंधन की लागत रु. 1,32,40,000/-

- लुब्रीकेन्ट्स की लागत रु. 6,15,219/-

(ख) श्रमिक लागत रु. 1,03,95,504/-

रु. 30,000/- की सामग्री लागत (अनुरक्षण), 32 टी बोलाई कर्ष शक्ति कर्बनोकाओं के अनुरक्षण व्यय और रु. 18,11,208/- की श्रमिक लागत, जिसका आकलन प्रचालनीय आवश्यकताओं के अनुसार किया गया है, के आधार पर आकलित की गई है।

- (vi) वास्तविकों के आधार पर समय-समय पर पर्यवेक्षण प्रभार और मंडारण प्रभार निर्धारित किए जाते हैं और मंडल द्वारा उनका अनुमोदन किया जाता है। मंडल द्वारा अनुमोदित और प्रचालित पर्यवेक्षण प्रभार को ही भाड़ा प्रभार की गणना के लिए लिया गया है।
- (vii) लगाई गई पूंजी पर 17.5% की आय, जो तटीय जलयानों के लिए रु. 21680/- प्रति घंटा या उसका भाग और विदेशगामी जलयानों के लिए 672 अमरीकी डॉलर प्रति घंटा या उसका भाग आता है, को ध्यान में रखकर भाड़ा प्रभारों की समीक्षा की गई है और उन्हें संशोधित किया गया है।
8. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में उपलब्ध हैं। प्राप्त की गई टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का साफ-अंश अन्य संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारे वेब साइट [www.bartiffauthority.org](http://www.bartiffauthority.org) पर भी उपलब्ध हैं।
9. इस प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :
- (i) सीएचपीटी ने 45 बोलाई शक्ति की नई कर्बनीका "भारतीयार" खरीदी है जो 2 अगस्त 2001 से उपयोग की जा रही है। वर्तमान मिश्रित पाइलटेज शुल्क में प्रचालन के लिए पर्याप्त संख्या में कर्बनीकाओं कर्बों की आपूर्ति सम्मिलित है। जैसाकि सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि इस कर्बनीका के लिए प्रस्तावित भाड़ा प्रभार केवल तब ही लगाया जा सकेगा जब यह उन गतिविधियों के लिए भाड़े पर लिया जाएगा जो मिश्रित पाइलटेज में सम्मिलित नहीं हैं। इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी को अलग-अलग कर्बनीका / उपकरण की बजाए कर्बनीकाओं / उपकरणों की क्षमता के परास के संदर्भ से भाड़ा प्रभार निर्धारित करने की पहल ही सलाह दी है। प्रशुल्कों के पिछले सामान्य संशोधन के समय सीएचपीटी ने यह स्वीकार किया था कि वह तत्कालीन कर्बनीकाओं के स्थान पर प्राप्त की जा रही नई कर्बनीकाओं के प्रचालन में आ जाने पर प्रचालन की औसत लागत के आधार पर कर्बनीकाओं के समूह के लिए भाड़ा-प्रभार प्रस्तावित करेगा। सीएचपीटी द्वारा स्वीकृत इस स्थिति के बावजूद, अब इसने अलग कर्बनीका के आधार पर भाड़ा प्रभारों के लिए अनुमोदन मांगा है। आरम्भ करने की दृष्टि से इस प्रकरण में अनुमोदित दर 45 बीपी क्षमता वाली कर्बनीकाओं पर लागू होगा न केवल भारतीयार नामक कर्बनीका पर।
  - (ii) सीएचपीटी से प्रचलनांतर्गत सामग्री-लागत के रूप में विचारित ईंधन, लुब्रीकेन्ट्स, मंडार, अतिरिक्त पुर्जों इत्यादि की लागत और अनुरक्षण लागत का विस्तृत विवरण तथा लागत की गणना का आधार प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने प्रत्येक लागत तत्व के औचित्य के लिए कोई भी विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है। इसके विपरीत किसी अन्य सूचना के अभाव में, प्रचालन और अनुरक्षण लागतों को, उनमें कोई परिवर्तन किए बिना, जैसा पत्तन ने प्रस्तुत किया है वैसा ही मान लिया गया है।
  - (iii) मा. नौ.न. और आईएनएसए ने सुझाव दिया था कि सरल रेखा विधि से मूल्य ह्रास की गणना करने से पहले परिसम्पत्ति के अवशिष्ट मूल्य को भी गिना जाना चाहिए। जैसाकि सीएचपीटी ने ठीक ही बताया है कि महापत्तन न्यासों में अपनाई जा रही वर्तमान लेखा पद्धति किसी परिसम्पत्ति के आर्थिक जीवन के अंत में अवशिष्ट मूल्य को मान्यता प्रदान नहीं करती। सीएचपीटी ने, कर्बनीकाओं के लिए सरकार द्वारा निर्धारित जीवन-मानकों को ठीक ही अपनाया है और तदनुसार मूल्यह्रास की गणना की है। उसके वैसा होते हुए सीएचपीटी द्वारा की गई उसकी गणना में विचारित मूल्यह्रास की संख्या में सुधार करने का कोई कारण नजर नहीं आता।
  - (iv) अक्टूबर, 2002 में लागत-अधिक मॉडल अपनाते हुए सीएचपीटी के दरमान में सामान्य संशोधन किया गया था। अपनाए गए मूल्य-निर्धारण मॉडल में सभी ग्राह्य उपरि व्यय विधिवत गिन लिए गए हैं। उल्लेखनीय रूप से यह कर्बनीका अगस्त, 2001 से उपयोग की जा रही है। एक दी गई अवधि में पूरे पत्तन के लिए उपरि व्यय स्थिर रहते हुए यदि ये संदर्भित कर्बनीका के नाम किए जाते हैं तो उस सीमा तक किसी अन्य गतिविधि में कुछ कमी होनी चाहिए। चूंकि यह कमी कहीं और परिलक्षित नहीं हुई है, केवल कर्बनीका के मामले में अलग से उपरि व्यय को शामिल करना दोहरी गणना बन जाएगा। यह ध्यान देने योग्य है कि सीएचपीटी द्वारा पर्यवेक्षण पर कोई भी अभिवृद्धि व्यय सूचित नहीं किया गया है। उसके वैसा होते हुए, सीएचपीटी द्वारा भाड़ा-प्रभार की गणना में विचारित पर्यवेक्षण प्रभारों को अलग किया जाता है। यह ध्यान देने योग्य है कि सीएचपीटी की 20 टन गैट्री क्रेन का भाड़ा प्रभार निर्धारित करते समय भी प्राधिकरण ने यही दृष्टिकोण अपनाया था (संदर्भ सं. टीएएमपी/111/2001-सीएचपीटी, दिनांक 28.06.2002) तथापि निरस्त की गई कर्बनीकाओं की तुलना में संदर्भित कर्बनीकाओं की उच्चतर बोलाई शक्ति का विचार करते हुए सामग्री लागत के एक निश्चित प्रतिशतता के रूप में मंडारण प्रभार को अनुमति दी जाती है।
  - (v) सीएचपीटी द्वारा बाद में प्रस्तुत की गई गणना में, लगाई गई पूंजी पर आय 17.5% की दर से बताई गई है। पत्तन न्यासों को उपलब्ध भारत सरकार के ऋण पर वर्तमान ब्याज दर 11.5% और दो अनिवार्य कोषों में से प्रत्येक में 3% के अंशदान पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण द्वारा महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित सभी प्रकरणों में लगाई गई पूंजी पर 17.5% की दर से आय को अनुमति प्रदान की जाती रही है। यह सीएचपीटी पर भी समान रूप से लागू होगा। इस पृष्ठभूमि में सीएचपीटी के लिए कोई भिन्न आरओसीई अपनाने का कोई मामला नहीं है और वह भी केवल एक कर्बनीका के मामले में। जब इस मुद्दे पर सभी पत्तन न्यासों के लिए समान रूप से विचार किया जाता है तो संशोधित स्थिति भी अपने आप सीएचपीटी पर लागू हो जाएगी। उस समय तक, आरओसीई की अनुमति देने वाली वर्तमान विधि जारी रहेगी।

यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि लगाई गई पूंजी पर आय का अधिकतम स्तर केवल तभी मांगा जा सकता है जब परिसमाप्तियों का उपयोग उनकी लगभग पूरी क्षमता तक किया जाता है। कोई पत्तन उस समय अधिकतम आय नहीं मांग सकता जब सृजित क्षमता का पूरा-पूरा उपयोग न किया जा रहा हो। इस तथ्य को मान्य करते हुए इस प्राधिकरण ने आय को क्षमता के उपयोग के साथ संबंधित करने का पहले ही निर्णय ले लिया है। इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए इस सामान्य सिद्धांत के अनुरूप, इस तात्कालिक प्रस्ताव में भी, लगाई गई पूंजी पर आय को क्षमता-उपयोग के साथ सम्बद्ध किया गया है।

सीएचपीटी ने सूचित किया है कि कर्बनीका के लिए सरकार द्वारा कोई उपयोगिता मानक निर्धारित नहीं किया गया है। इसने कर्बनीका केवल वास्तविक उपयोगिता घण्टे ही बताए हैं। संक्षेप में, सरकार द्वारा 1998 में जारी किए गए मार्ग निर्देश केवल कार्गो ग्रहस्तन उपकरणों के उपलब्धता मानक ही बताते हैं। किसी अन्य उपलब्ध सूचना के अभाव में, कर्बनीका की क्षमता के संदर्भ में इस स्तर को तो प्राप्त करना ही होगा। अनुमानित क्षमता के संदर्भ से वास्तविक उपयोगिता केवल 46.15% ही है। तदनुसार लगाई गई पूंजी पर केवल 8.07% तक की आय को ही अनुमति प्रदान की जा सकती है।

- (vi) सीएचपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में, सही लागत स्थिति पर विचार करते हुए विदेशगामी और तटीय जलयानों के बीच दर-विभेद कायम नहीं रखा। बाद में, इसने अपनी गणनाओं में सुधार कर लिया। सीईपीएसएए का यह तर्क कि, वास्तविक लागत केवल विदेशगामी जलयानों के लिए होना चाहिए और तटीय जलयानों को उस दर पर 30% की छूट मिलनी चाहिए, सही नहीं है। पत्तन द्वारा सभी जलयानों से कुल लागत वसूलनी है, फिर चाहे उनका वर्गीकरण कुछ भी हो। इसलिए विदेशगामी जलयानों और तटीय जलयानों की दरों के बीच 30% का विभेद कायम रखने की बात दिमाग में रखते हुए, कुल लागत आबंटन की मारित औसत विधि अपनाया, जैसाकि सीएचपीटी द्वारा किया गया है, ही उचित होगा। इसका अर्थ हुआ कि विदेशगामी जलयान, तटीय जलयानों की आर्थिक क्षतिपूर्ति करेंगे। क्योंकि यह स्थिति सरकारी नीति में से उभरती है, यह अनिवार्य है।
- (vii) उपरोक्त के अधीन 45 टी बोलाई शक्ति कर्बनीका के लिए भाड़ा प्रभार की गणना संशोधित की गई है। संशोधित गणना पृष्ठ अनुलग्नक के रूप में संलग्न है। संशोधित गणना तटीय जलयानों के लिए रु. 14,217/- प्रति घंटा या उसका भाग और विदेशगामी जलयानों के लिए 441.46 अम. डालर प्रति घंटा या उसका भाग दर्शाती है।
- (viii) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, सीएचपीटी ने नॉन-पाइलटेज उपयोग के लिए इस कर्बनीका का केवल एक बार ही उपयोग किया है और चूंकि अनुमोदित दर उपलब्ध नहीं है इसलिए बिल नहीं बनाया गया है। पत्तन, अनुमोदित किए जाने वाली दरों के आधार पर बिल को नियमित करना चाहता है। जबकि इस प्राधिकरण को इस प्रस्ताव पर कोई आपत्ति नहीं है। सीएचपीटी को सलाह दी जाती है कि वह अपना प्रस्ताव समय पर प्रस्तुत करे ताकि पत्तन से सेवाएँ / सुविधाएँ प्राप्त करने से पहले उपयोगकर्ता को अनुमोदित दरों की जानकारी हो।
- (ix) पहले ही लिए जा चुके अनुरूप, अनुमोदित दरें उच्चतम स्तर की होंगी।
- (x) परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण सीएचपीटी के दरमान के अध्याय-VI-विभिन्न प्रकार में फ्लोटिंग क्राफ्ट, उपकरण आदि के लिए मापदण्ड 6 में श्रेणी -1 के अधीन निम्नलिखित जोड़ने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है :-

क्र.सं.	विवरण	भाड़े की उच्चतम दर	भाड़े की अवधि / ईकाई	न्यूनतम	टिप्पणी
7(क)	45 बीपी क्षमता की कर्बनीका (कर्षण प्रभारों और मालवाहियों के लिए तथा जलयानों को गोदी में लाने और गोदी से हटाने के अतिरिक्त सेवाओं के लिए)	रु. 14,217/- तटीय जलयानों के लिए और 441.46 अम.डालर विदेशगामी जलयानों के लिए।	प्रति घंटा या उसका भाग		

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2003-असा.]

अनुसूचक

चेन्नई बृत्तन न्यास के 45 टी बोलाई शक्ति वाली कर्बनीका (भारतियार) के बाढ़ा प्रभार की गणना दर्शाने वाला विवरण

कर्बनीका की पूंजी लागत (जीवन वर्षों में)		रु. 20,20 करोड़ रुपये 20
प्रतिवर्ष उपलब्ध काम के घंटे (365*8*3)		8760 घंटे
उपलब्ध काम के घंटों का 75% में क्षमता		6570 घंटे
प्रतिवर्ष सामान्य काम के घंटे		3032 घंटे
<b>विवरण</b>	<b>राशि (रु. में)</b>	
प्रचालनीय लागत		
- सामग्री	13855219	
- श्रम	10395504	24250723
अनुरक्षण लागत		
- सामग्री	3000000	
- श्रम	1811208	4811208
भण्डार प्रभार (प्रचा. और अनुस. लागत की सामग्री लागत का 20%)		3371044
		10100000
मूल्य ह्रास		
17.5% पर आयुव्योसीई 46.15% की उपयोगिता क्षमता को समाविष्टित		16301400
कुल लागत		<b>52365674</b>
विदेशगामी जलयानों : तटीय जलयानों के लिए वरीयता	85 : 15	
विदेशगामी जलयानों और तटीय जलयानों के बीच कायम रखे जाने वाली असमानता	100 : 70	
कुल वरिक्ता	8500 : 1060	
उपयोगिता के कुल घंटे		3032
विदेशगामी जलयान घंटों की संख्या		2577
तटीय जलयान घंटों की संख्या		455
<b>विदेशगामी जलयान</b>		
कुल लागत		52365674
वर प्रति घंटा (अमरीकी डालर की दर रु. 46.03 प्रति डालर मानते हुए) या उसका भाग		(अम.डॉ.) 441.46
<b>तटीय जलयान</b>		
कुल लागत		6468701
वर प्रतिघंटा या उसका भाग		रु. 14216.83

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 3rd October, 2003

**No. TAMP/29/2003-CHPT.**— In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Chennai Port Trust for fixation of hire charges for its new tug 'Bharathiar' as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE**  
**Case No. TAMP/29/2003-CHPT**

The Chennai Port Trust

----

Applicant

**ORDER**

(Passed on this 10th day of September 2003)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for fixation of hire charges for its new tug 'Bharathiar'.

2.1. The CHPT has stated the following in its proposal:

- (i). A new tug 'Bharathiar' has been procured at a cost of Rs.20.20 crore as a replacement to tug 'Palani' and tug 'Mani', which were phased out on turning obsolete.
- (ii). New tug of 45 Bollard Power is superior to the condemned tugs and will enhance the performance of port's floats and crafts.
- (iii). Based on the operational and maintenance cost, hire charge per hour or part thereof has been proposed to be fixed at US\$ 915.15 for foreign-going vessels and Rs.30,200/- for coastal vessels respectively.

2.2. In this backdrop, the CHPT has requested this Authority to approve the rate of US \$ 915.15 per hour or part thereof for foreign-going vessels and Rs.30200/- per hour or part thereof for coastal vessels.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the CHPT proposal was forwarded to concerned user organisations for their comments. The comments furnished by the users were sent to the CHPT as feedback information.

4. The CHPT has responded on the comments furnished by the port users. The points made by the CHPT are summarised below:

- (i). On the comments of the Hindustan Chamber of Commerce
  - (a). The Chamber has concurred with the proposal made by the CHPT and requested the TAMP to approve the same.
- (ii). On the comments of the Shipping Corporation of India Ltd., the Container Shipping Lines Association, the Tamil Chamber of Commerce and Indian Shipowners' Associations,
  - (a). The details of Operation cost are – cost of fuel – Rs.1,32,40,000 /-and cost of lubricants – Rs.6,15,219/- the total being Rs.1,38,55,219/-. The labour cost of Rs.1.03,95,504/- is as per the operational requirement.
  - (b). As regards the maintenance cost, the material cost of Rs.30,00,000/- is arrived on the basis of existing data on maintenance of 32T Bollard Pull Tugs and labour cost of Rs.18,11,208/- is estimated as per the operational requirements.
  - (c). Supervision charge has been calculated @ 40% on total operational and maintenance cost as per the Board Resolution No.214 dated 23.12.1981.
  - (d). Storage charge has also been calculated as per the Board Resolution No.214 dated 23.12.1981.
  - (e). Depreciation is charged on capital cost on straight line basis as per the existing accounting procedure.
  - (f). The return on capital employed charged @ 18.5% is as per TAMP's guidelines.

- (g). The total number of shifts taken as 3032 is based on the actual no. of hours of operations of Tug Bharathiar during the period from 2.8.2001 to 31.7.2002.

- (iii). On the comments of the Chennai & Ennore Port Steamer Agents Association-

Extrapolation in charges is scaled down to a reasonable level in order to accommodate both the tariff distinguishing foreign-going and coastal vessels i.e. 100% and 70% respectively as well as to match the total cost. The total number of hours of tug proposed to be utilized comes to around 3032 and the same has been apportioned as 85% probable utilisation for foreign-going and 15% for coastal vessels. The revised rate per hour or part thereof comes to US \$ 872 for foreign-going vessels and Rs.22,165/- in respect of the coastal vessels.

5. A joint hearing in this case was held on 7 August 2003 at the CHPT premises. At the joint hearing, the CHPT and the concerned users have made their submissions.

6. After the joint hearing the Hindustan Chamber of Commerce (HCC) has given a written submission indicating its no objection to the port's proposal.

- 7.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, the CHPT was requested to furnish additional information / clarification on certain points.

- 7.2. In response, the CHPT has made the following points:

- (i). Chennai Port Trust has only one 45T Bollard Power Tug Bharathiar. Hence, there is no rate for 45T tug at present for comparison.
- (ii). There are no utilization norms prescribed by the Government with regard to tugs.
- (iii). The proposed hire charge does not include any insurance cost because the CHPT is maintaining a separate reserve called General insurance Fund to meet out the contingent liability of the equipments.
- (iv). The hire charge has been revised by maintaining the correct differential in rates for foreign-going vessels and coastal vessels. The hire charge has been reviewed and revised taking into consideration of Return on Capital Employed at 17.5%.
- (v). Total number of shifts taken as 3032 is based on the actual no. of hours of operations of Tug Bharathiar during the period from 2.8.2001 to 31.7.2002.
- (vi). Break up of operational cost is as follows:
 

(a).	material cost	
	- Cost of Fuel	- Rs.1,32,40,000/-
	- Cost of Lubricants	- Rs.6,15,219/-
(b).	labour cost	- Rs.1,03,95,504/-

The material cost (maintenance) of Rs.30,00,000/- is arrived at on the basis of the expenditure of Maintenance of 32T Bollard pull power tugs and labour cost of Rs.18,11,208/-, which is estimated as per the operational requirements.

- (vii). Based on the actuals, the supervision charge and storage charge are fixed from time to time and approved by the Board. The prevailing supervision charge as approved by the Board is taken for calculation of hire charge.
- (viii). The hire charges has been reviewed and revised taking into consideration of Return on Capital Employed at 17.5% which comes to Rs.21,680/- per hour or part thereof for coastal vessels and 672 US \$ per hour or part thereof for foreign vessels. The revised cost sheets and working furnished.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned

parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The CHPT has acquired a new tug "Bharathiar" of 45 Bollard Power which is in use since 2 August 2001. The existing composite pilotage fee includes supply of adequate number of tugs for the operation. As has been explained by the CHPT, the proposed hire charge for this tug is leviable only when it is hired for those activities that are not included in the composite pilotage. This Authority has already advised the CHPT to prescribe hire charges with reference to the range of capacity of tugs / equipment instead of individual tug / equipment. At the time of the last general revision of tariffs, the CHPT conceded that it would propose hire charges for a group of tugs on the basis of average cost of operation after new tugs being acquired in replacement of the existing tugs were commissioned. Notwithstanding this position accepted by the CHPT, it has now sought approval for hire charges on individual tug basis. To make a beginning, the rate approved in this case will be applicable for tugs of 45 BP capacity and not for tug 'Bharathiar' by name.
- (ii). The CHPT was requested to furnish detailed break-up and basis of calculation of the cost of fuel, lubricant, stores, spares, etc., considered in the material cost under operations and maintenance cost. No elaborate analysis has been made by the port to justify each of the cost elements. In the absence of any other data available to the contrary, the operations and maintenance costs have been taken as furnished by the port without any modification.
- (iii). The SCI and INSA have suggested that residual value of the asset should also be reckoned before arriving at depreciation on straight line method. As has been correctly indicated by the CHPT, the present accounting practice followed at the major port trusts does not recognise residual value at the end of the economic life of an asset. The CHPT has correctly adopted the life norm prescribed by the Government for the tugs and worked out depreciation accordingly. That being so, there is no reason for modifying the figure of depreciation considered by the CHPT in its calculation.
- (iv). In October 2002, general revision of the Scale of Rates of the CHPT was made by adopting "cost plus" model. All admissible overhead expenses have been duly accounted for in the pricing model adopted. Significantly, the tug has been in use since August 2001. Overhead expenses remaining constant for the port as a whole for a given period, if they are allocated to this tug in reference, then, to that extent there must be a reduction in some other activity. Since such reduction has not taken place elsewhere, inclusion of separate overheads in the case of tug alone will result in double counting. It is noteworthy that no incremental expenditure on supervision has been reported by the CHPT. That being so, the supervision charges considered by the CHPT in its calculation of hire charge are excluded. It is noteworthy that a similar approach was adopted by this Authority while fixing hire charge for 20 tonne gantry crane of the CHPT (Ref.: No.TAMP/111/2001-CHPT dated 28 June 2002). Storage charges as a percentage of the material cost is, however, allowed considering the higher Bollard Power of the tug in comparison to the condemned tugs and no other tug of this capacity is available at the CHPT.
- (v). Return on capital employed is claimed by the CHPT at 17.5% in the subsequent calculation furnished by it. Considering the current interest rate of 11.5% on Government of India loan available to the port trusts and a 3% contribution to each of the two mandatory reserves, ROCE of 17.5% is being allowed by this Authority in all cases relating to fixation of tariff for major port trusts. This will equally apply to the CHPT. In this backdrop, there is no case for adopting a different ROCE for CHPT and that too in the case of only one tug. When this issue is reviewed commonly for all the port trusts, the revised position will automatically apply at the CHPT. Till such time, the existing method of allowing ROCE will continue.



It is to be recognised that maximum level of return on capital employed can be sought only when the assets are utilised nearly to the capacity levels. A port cannot seek to maximize return when capacity created is not fully utilised. Recognising this fact, this Authority has already decided to link return with capacity utilisation. In line with this general principle adopted by this Authority, the return on capital employed in the instant proposal is linked with the capacity utilisation.

The CHPT has informed that utilisation norms for tugs have not been prescribed by the Government. It has only indicated the actual utilisation hours of the tug. Incidentally, the guidelines issued by the Government in 1998 indicate availability norms only for cargo handling equipment. The lower level of the minimum range is 75% for such equipment. In the absence of any other information available, this level is considered to arrive at the capacity of the tug. With reference to the assessed capacity, the actual utilisation is only 46.15%. Accordingly, the return on capital employed can be allowed only to the extent of 8.07%.

- (vi). The original proposal of the CHPT did not maintain the rate differential between foreign-going and coastal vessels by considering the correct cost position. Subsequently, it has modified its calculations. The argument of the CEPsAA that the actual costs should be for foreign-going vessels and coastal vessels should get a 30% discount on that rate is not correct. The total cost is to be recovered by the port from all the vessels irrespective of its categorisation. It is, therefore, appropriate, as has been done by the CHPT, to adopt a weighted average method of allocation of the total cost bearing in mind the rate differential of 30% to be maintained between foreign-going vessels and coastal vessels. This means the foreign-going vessels will cross-subsidise coastal vessels. This is inevitable since this position emerges out of a Government policy.
- (vii). Subject to the above, the calculation of the hire charge for the 45T Bollard Power tug has been revised. The revised calculation sheet is attached as Annex. The revised working indicates a hire charge of Rs.14,217/- per hour or part thereof for coastal vessel and US \$ 441.46 per hour or part thereof for foreign-going vessels.
- (viii). As has been mentioned earlier, the CHPT has used the tug only once in the past for non-pilotage use and billing has not yet been made for want of approved rate. The port wants to regularise the billing based on the rates to be approved now. While this Authority has no objection to this proposal, the CHPT is advised to submit its proposal well in time so that approved rates will be known to the user before he avails service/facility from the port.
- (ix). In line with the general decision already taken, the rates approved will be ceiling level.

9. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following addition in the Scale of Rates of the CHPT under Category-I in Scale-6 charges for floating craft, appliances, etc., in Chapter-VI - Miscellaneous charges:

Sl. No.	Description	Ceiling rate of hire	Period of hire/unit	Minimum	Remarks
7 (a).	Tugs of 45 BP capacity (for towing charges and lighters and for services other than berthing and unberthing of vessels)	Rs.14,217/- for Coastal vessels/ US \$ 441.46 for foreign-going vessels	Per hour or part thereof	--	--

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[ADVT III/IV/143/2003-Exty.]

**Annex****Statement showing calculation of hire charges for 45T Bollard Power tug (Bharthiar) of the Chennai Port Trust**

Capital Cost of the tug	Rs. 20.20 Crores	
Life (in years)	20	
Available working hours per annum (365*8*3)	8760 hours	
Capacity at 75% of the available working hours	6570 hours	
Normal working hours per annum	3032 hours	
<b>Description</b>	<b>Amount (in Rs.)</b>	
Operations Cost		
- Material	13855219	
- Labour	<u>10395504</u>	24250723
Maintenance Cost		
- Material	3000000	
- Labour	<u>1811208</u>	4811208
Storage charges (20% of the material cost of the O&M cost)	3371044	
Depreciation	10100000	
ROCE at 17.5% adjusted to capacity utilisation of 46.15%	16301400	
Total Cost	<u><u>58834375</u></u>	
Weightage for Foreign-going vessels: Coastal vessels	85 : 15	
Foreign-going vessel vs coastal vessel rate disparity to be maintained	100 : 70	
Total weightage	8500 : 1050	
Total hours of utilisation	3032	
Foreign Vessels - No. of hours	2577	
Coastal Vessels - No. of hours	455	
<b>Foreign-going Vessels</b>		
Total cost	52365674	
Rate per hour (considering US\$ at Rs.46.03) or part thereof	<b>\$441.46</b>	
<b>Coastal Vessels</b>		
Total cost	6468701	
Rate per hour or part thereof	<b>Rs.14216.93</b>	